

浅析涉外船舶碰撞民事管辖依据

马道贺

华东政法大学国际法学院, 上海

收稿日期: 2023年10月8日; 录用日期: 2023年12月28日; 发布日期: 2024年1月5日

摘要

船舶碰撞具有大多数情况下只涉及财产赔偿, 很难触及国家的公共政策和公共利益的特点。通过对比不同国家的船舶碰撞管辖权立法, 发现英美法系国家注重在有效原则下进行长臂管辖, 但美国等国的判例显示他们考虑了可预见性原则。大陆法系国家在属地原则下积极增加船籍港、船舶登记地等虚拟连接点, 但日本等国的立法明确了可预见性原则。由此可见在管辖权积极扩张的背景下, 许多国家仍然在损害结果具有不可预见性时拒绝管辖。我国在船舶碰撞管辖权的立法方面并没有纳入可预见性原则, 并且积极规定了数量庞大的九个管辖连接点, 不利于提升司法效率和提高判决公认度。是故, 本文建议我国法院在损害后果具有不可预见性时拒绝管辖, 有利于节约海事审判资源, 也有利于细化不方便法院原则。

关键词

管辖依据, 可预见性原则, 船舶碰撞, 管辖权

Analysis on Civil Jurisdiction Basis for Foreign Ship-Related Collision

Daohe Ma

School of International Law, East China University of Political Science and Law, Shanghai

Received: Oct. 8th, 2023; accepted: Dec. 28th, 2023; published: Jan. 5th, 2024

Abstract

Ship collision is characterized by the fact that most of the cases involve only property compensation and hardly touch the public policy and public interest of the state. By comparing the ship collision jurisdiction legislation of different countries, it is found that common law countries focus on long-arm jurisdiction under the principle of validity, but the jurisprudence of countries such as the United States shows that they consider the principle of foreseeability. The civil law countries actively increase the virtual connecting points such as the port of registry and the place of regis-

tration of the ship under the principle of territoriality, but the legislation of Japan and other countries clarifies the principle of foreseeability. This shows that in the context of the active expansion of jurisdiction, many countries still refuse jurisdiction when the result of the damage is unpredictable. China has not incorporated the principle of predictability into the legislation on jurisdiction over ship collisions, and has actively stipulated a large number of nine jurisdictional connection points, which is not conducive to improving judicial efficiency and increasing the recognition of judgments. Therefore, this paper suggests that our courts refuse jurisdiction when the consequences of damage are unpredictable, which is conducive to saving maritime trial resources, but also helps to refine the principle of forum non conveniens.

Keywords

Basis of Jurisdiction, Principle of Foreseeability, Ship Collision, Jurisdiction

Copyright © 2024 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 问题的提出

现实环境中，各国关于涉外船舶碰撞案件民事管辖权的立法、司法与执法存在差异。虽然管辖权是国家主权的体现，本不应过多干涉，但船舶碰撞案件管辖权的混乱会产生判决的承认与执行、当事人正当利益保护、管辖权冲突、司法与执法成本等诸多问题，造成国际秩序的混乱，不利于国家间的友好交往与合作。中国是负责任的大国，中国正在推动构建人类命运共同体、共建“一带一路”等中国理念。¹想要维护好中国与其他国家间的关系，营造中国良好的国际形象，并抵御他国滥用的长臂管辖等不合理干扰，急需明确合理的管辖权界限。但是中国法律制度发展时间较短，司法经验不够丰富，导致中国并未完全充分吸收其他国家可取之处，也未能凸显出本国管辖特色之处。同时，船舶也具有自身的特性，例如动产的特殊性、高度的国际流动性、巨大的致损可能性、财产权益的不可分割性和牵连性，导致船舶碰撞的管辖依据多变。

在 JEF 钢铁株式会社、信洋航运有限公司船舶触碰损害责任纠纷一案中，双方争议焦点是在于该院在(2019)鲁 72 财保 497 号案中保全的标的是否属于可供扣押财产。被上诉人主张一审法院并非可供扣押财产所在地，无权以此为由取得对本案的管辖权。²该争议焦点通过细化可以划分为两个问题，第一个问题是根据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百零五条规定³，本案中保全的债权是否与本案有关；第二个问题是本案中被保全的债权是否成立，财产权益的数额能否确定，如果数额不确定则能否被保全。之所以存在上述争议，是因为法条对于何为“相关”等概念的界限不够明确，同时其他法律法规又不能很好的辅助解释。同时，本案中对于未到期或者未确立的债权，毫无疑问是与案件存在联系的，若不能以保全措施建立管辖联系，可否找到其他管辖连接点？若因没有合适的连接点就拒绝管辖是否会产生对合法权益未进行积极保护的问题？

由此可见，我国在船舶碰撞案件民事管辖的立法层面上存在模糊不清的现象，同时管辖依据的建立

¹ 出自于《中国展现负责任大国形象》，参见人民论坛网站：<http://www.rmlt.com.cn/2020/0508/579444.shtml?from=singlemessage>，最后访问日期：2023 年 6 月 14 日。

² 案例详见 JEF 钢铁株式会社、信洋航运有限公司船舶触碰损害责任纠纷案，山东省高级人民法院(2020)鲁民终 2203 号民事裁定书。

³ 《中华人民共和国民事诉讼法(2021 修正)》第一百零五条：保全限于请求的范围，或者与本案有关的财物。

也并未完全合理。管辖依据如果没有在立法层面确立清楚、合理,那么会在司法实际运用中产生诸多争议问题。除耗费大量司法资源和当事人时间、金钱外,也会导致相似案件的不同判决不一致,影响法的稳定性与司法公信力。而管辖具有极为重要的地位。可以认为,管辖与法律适用同等重要,在确定相关法院是正当的具有管辖权的法院后,对于如何适用法律其实不必过多干涉。正确解决国际民事管辖权,不但有利于诉讼当事人双方进行诉讼活动和法院的审判活动,也有利于判决的域外承认与执行[1]。是故,本文试图弥补我国船舶碰撞案件民事管辖依据的不足。通过总结归纳他国船舶碰撞案件民事管辖的理论依据与立法经验,发现其可为借鉴的独特之处,为我国立法改进提供清晰、合理的参考。

2. 其他国家船舶碰撞管辖依据

2.1. 英美法系国家在有效原则下长臂管辖并考虑可预见性

整体上看,对于管辖依据,英美法系国家确定国际民事诉讼管辖权的基本方法是依据有效原则,即管辖国法院对所管辖的案件具有实际支配力。如果管辖国不能对判决以有效的执行,就不得对案件行使管辖权。这一原则是英美法系国家民事诉讼管辖权制度最显著的特征和基本的出发点,实际上是对地域管辖原则作扩大化解释的结果。管辖由令状或者启动诉讼的其他文件的送达予以确立,或者基于被告的承认而取得。李浩培先生将英美法系基于“有效原则”而实施的管辖权称为“具有灵活性的制度”,认为这种管辖基础赋予法官极大的自由裁量权[2]。

进一步看,对于海事管辖依据,国际海事管辖权制度由于规定了基本的管辖基础——物的单纯的存在,从而便于国家行使司法管辖权和当事人提起对物诉讼。在英美法系国家,海事管辖权制度最显著之处即是其独特的对物诉讼制度。据此,物在领土内存在的事实即赋予当地海事法院以对物管辖权和当事人对该物提起诉讼的能力,而不论诉因发生于何处[3]。

英国海事对物诉讼的基本原则是:凡符合 1956 年司法行政条例第一章的规定,即只要诉讼开始令是就英国的物送达的,或者已以适当方式送达被告,英国法院就享有管辖权。与对人诉讼的传票送不同,对物诉讼的传票或令状必须送达给海事诉讼针对的财产,且不能向管辖范围以外的地方送达,也就是说,只要令状送达时该物位于英国,那么英国法院就具有管辖权。至于送达之后,或执行扣押之前,该物是否离开了英国,则无关紧要。

美国的相关规定则主要在《联邦民事诉讼程序规则》和《美国冲突法重述(第二次)》中,最主要的特点是长臂管辖原则。美国法院为其司法管辖权重新定位的标志是在联邦最高法院 1945 年“国际鞋业公司诉华盛顿州”一案中,确立了长臂管辖权。⁴长臂管辖理论表明,即使一个非居民被告没有向法院地“出现”,只要他与法院地有某种联系或有意的与法院地建立某种联系时,法院倾向于对被告行使特别管辖权。但是这种长臂管辖并非没有边界,美国联邦最高法院在“环球大众汽车公司诉伍迪森案”的判决证明了他们仍然是考虑了可预见性原则的。⁵这种可预见性原则是对最低联系原则的进一步发展。

2.2. 大陆法系国家注重属地原则与损害结果可预见性

整体上看,大陆法系国家普遍对属地管辖原则较为看重,对专属管辖的规定也较为热衷,而英美法系中的送达原则在大陆法系各国根本不起任何作用。例如,是否能对瑞士国内的被告进行有效送达与瑞士法院对管辖权的确定之间没有关系。相反,其他的决定因素,如对诉讼当事人的扣押或对诉讼请求的标的物的扣押倒有决定性意义。在这方面,所有其他欧洲大陆的管辖制度相类似,但与英国的管辖制度根本不同。

进一步看,在大陆法系国家,尽管没有对物诉讼的概念,但相当多国家也以物的单纯存在作为管辖

⁴See *Interational Shoe Co. v. State of Washington*, 326 U.S. 310, 1945.

⁵See *World-Wide Volkswagen Corp. v. Woodson*, 444 U.S. 286 (1980).

权行使的基础。在国际船舶碰撞领域，基于物的单纯存在而行使海事管辖权在国际社会并未被视为一项管辖权的过度主张，尽管存在一些主张以具体的管辖连接替代物的单纯存在作为管辖基础的呼声，并已为个别领域的公约所吸纳，但这并没有损及物的单纯存在在海事管辖基础中的地位。

诸如奥地利、德国和希腊等大陆国家法律认为，船舶实际所在地国法院对住所在外国的船舶拥有管辖权。而船舶所在地，即指船舶实际停泊地，不论船舶系在航行中，而停泊是短暂的事实。希腊法甚至将船舶的登记地作为虚拟所在地。因而拥有在希腊港口登记并悬挂希腊国旗的船舶的外国个人或公司均可在希腊法院被诉，而不管在诉讼开始时船舶位于何地。

在日本，日本《民事诉讼法典》第五条第十款规定，即因船舶碰撞或其他海上事故提起的损害赔偿诉讼，受损船舶停靠的第一地点管辖。⁶由此可见，有关船舶碰撞和海上事故引起的损害赔偿诉讼，受损船舶首先达到的地方位于日本，则日本法院具有管辖权。解释上，如果船舶碰撞发生在日本领海则日本法院根据第八款享有管辖权。有关海事留置权或者其他任何基于扣押船舶的请求权而提起的诉讼，如果船舶位于日本，则日本可以主张管辖权。这里的“海事留置权请求”系指任何与船舶相关并且产生于该船舶的(根据日本商法典第八百四十二条条所创设的)法定留置权有关的诉讼。

日本立法规定的特殊之处在于特定情况下，损害后果要具有可预见性才能进行管辖。船舶碰撞的上位概念是侵权行为。在日本，有关侵权行为引起的诉讼，如果侵权行为发生在日本，则日本法院具有管辖权。侵权行为发生在外国，而损害后果发生在日本时，日本法院也具有管辖权。但日本规定的特殊之处在于，基于侵权行为地而行使管辖权时，当损害行为发生在外国而损害结果发生在日本时，只有当发生在日本的损害后果具有可预见性时，日本法院才能主张管辖权。日本民事诉讼法第三条第三款的第八小项和第九小项分别规定：对于侵权诉讼，如果侵权发生地在日本境内(不包括在外国实施的不法行为后果在日本境内出现，但通常无法预见在日本境内产生的后果)；因船舶碰撞或任何其他海上事故而造成的损害诉讼如果受损船舶停靠的第一个地点在日本境内，则日本法院均具有管辖权。由此表明，吐过船舶碰撞的损害后果发生在日本在一般情况下不可预见，则日本法院不具有管辖权。这样的限制性规定和日本民事诉讼法典第三条第九款具有同样的目的，即减少过度的管辖权，防止管辖权的积极冲突。⁷可预见性规则最早产生于法国，初始是为了限制违约赔偿责任的大小。但逐渐的在大陆法系被广泛采纳，也成为了英美法系国家立法中的重要理论。日本将可预见性原则扩大到管辖领域并以立法明确。美国也有相关判例。

3. 我国船舶碰撞的管辖现状与建议

3.1. 中国港澳台地区注重物之所在地及船籍联系

中国香港的法律渊源比较多样，但成文法主要规定在《高等法院条例》第十二条。根据第十二条 A 款第二项第五小项的规定，就船舶所造成的损坏而提出的任何申索，原讼法庭具有所述的任何问题及申索进行聆讯并作出裁定的司法管辖权。⁸根据第十二条 A 款第三项规定，香港海事法院为强制执行以下事宜所产生的损坏、人命损失或人身伤害而提出的申索的任何诉讼的任何法律程序具有司法管辖权：1) 船舶之间的碰撞；2) 对一艘或者多艘船舶进行某项操纵或者未能进行某项操纵；3) 一艘或者多艘船舶违反了避碰规则。对于船舶造成的损害，尤其是因触碰所造成的损害，可以选择提起对物诉讼或者对人诉

⁶See Japanese Code of Civil Procedure Article 5 (x).

⁷日本《民事诉讼法》第三条第九款规定，即使日本法院对诉讼拥有管辖权(除非根据只允许向日本法院提起诉讼的协议提起诉讼)，如果法院发现存在特殊情况，则在特定情况下法院可以不加损害地驳回全部或部分诉讼。

⁸《最高法院条例》第 12 条 A 项规定：原讼法庭的海事司法管辖权：(1) 原讼法庭的海事司法管辖权由以下各方面组成——(a) 对第(2)款所述的任何问题及申索进行聆讯并作出裁定的司法管辖权……(2) 第(1) (a)款所提述的问题及申索如下——……(e) 就船舶所造成的损坏而提出的任何申索。

讼。⁹中国香港的立法规定特殊之处在于,根据该法令第12条B款第一项和C款的规定,对所有在海事审判管辖权范围内的诉讼都可以提起对人诉讼,但船舶碰撞索赔除外,它必须提起对物诉讼,除非被告是香港居民或在香港有营业地,或船舶碰撞发生在香港水域,或者因同一事故的另一个诉讼正在香港海事法院审理或已经由香港海事法院审理并已经作出判决^[4]。由此可见,船舶碰撞案件以船舶为首要考虑因素。

在中国澳门,根据中国澳门《民事诉讼法典》第16条规定,澳门法院具有管辖权审理下列诉讼:……e. 为理算交付或原应交付有关货物至澳门港口之船舶遭受之共同海损而提起之诉讼:f. 基于船舶碰撞而提起之请求损害赔偿之诉讼,而有关意外系在本地区管理之水域发生,澳门为肇事船舶船主之住所地,肇事船舶在澳门登记或在澳门港口被发现,或澳门港口为被撞船舶最先到达之港口……由此可见,归属大陆法系的中国澳门也十分注重物的存在的联系。但是中国澳门并非严格遵守物的客观物理存在,基于“肇事船舶在澳门登记”同样可以进行管辖。

对于中国台湾,台湾《民事诉讼法典》规定,对于船舶所有人或利用船舶人,因船舶或航行涉讼者,得由船籍所在地之法院管辖。因船舶碰撞或其他海上事故,请求损害赔偿而涉讼者,得由受损害之船舶最初到达地,或加害船舶被扣留地,或其船籍港之法院管辖。因侵权行为涉讼者,得由行为地之法院管辖。可以看出,中国台湾立法同样在物之所在地的基础上,增加了船籍港这一管辖权的连接点。

3.2. 中国内陆船舶碰撞案件管辖的立法现状

我国内陆关于船舶碰撞案件管辖权的规定主要集中在《中华人民共和国民事诉讼法》(2021 修正)、《中华人民共和国民事诉讼法》(2022 修正)、《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法的解释〉》(2022 修正)、《最高人民法院关于涉外民商事案件诉讼管辖若干问题的规定》(2020 修正)和《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法的解释〉》若干问题的解释》。

《中华人民共和国民事诉讼法》第二十九条和第三十一条规定了船舶碰撞案件由侵权行为地、碰撞发生地、碰撞船舶最先到达地、加害船舶被扣留地或者被告住所地人民法院管辖。¹⁰《中华人民共和国民事诉讼法》第六十六条的规定增加了由船籍港所在地海事法院管辖。¹¹《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法的解释〉》第二十四条将侵权行为地解释为侵权行为实施地和侵权结果发生地。同时,第五百二十九条允许除专属管辖外的财产权益纠纷的当事人书面协议选择被告住所地、合同履行地、合同签订地、原告住所地、标的物所在地、侵权行为地等与争议有实际联系地点的外国法院管辖或者提交仲裁。¹²此外,《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法的解释〉》第四条规定,海事诉讼特别程序法第六条第二款(一)项规定的船籍港指被告船舶的船籍港。被告船舶的船籍港不在中华人民共和国领域内,原告船舶的船籍港在中华人民共和国领域内的,由原告船舶的船籍港所在地的海事法院管辖。最后,根据《中华人民共和国民事诉讼法》第十九条、第六十一条、第七十二条的规定,通过对被请求人的财产或证据采取保全措施,即使没有其他与我国相关的连接

⁹ 见香港《高等法院条例》第十二条A款第三项规定。

¹⁰ 《中华人民共和国民事诉讼法》第二十九条:因侵权行为提起的诉讼,由侵权行为地或者被告住所地人民法院管辖。第三十一条:因船舶碰撞或者其他海事损害事故请求损害赔偿提起的诉讼,由碰撞发生地、碰撞船舶最先到达地、加害船舶被扣留地或者被告住所地人民法院管辖。

¹¹ 《中华人民共和国民事诉讼法》第六十六条:(一)因海事侵权行为提起的诉讼,除依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二十九条至第三十一条的规定以外,还可以由船籍港所在地海事法院管辖。

¹² 最高人民法院关于适用《中华人民共和国民事诉讼法的解释》第二十四条:民事诉讼法第二十九条规定的侵权行为地,包括侵权行为实施地、侵权结果发生地。第五百二十九条:涉外合同或者其他财产权益纠纷的当事人,可以书面协议选择被告住所地、合同履行地、合同签订地、原告住所地、标的物所在地、侵权行为地等与争议有实际联系地点的外国法院管辖。根据民事诉讼法第三十四条和第二百七十三条规定,属于中华人民共和国法院专属管辖的案件,当事人不得协议选择外国法院管辖,但协议选择仲裁的除外。

点，我国法院同样可以取得该海事诉讼的管辖权。

由此可得，我国内陆船舶碰撞案件立法规定由侵权行为实施地、侵权结果发生地、碰撞发生地、碰撞船舶最先到达地、加害船舶被扣留地、被告住所地、船籍港所在地法院管辖，当事人对财产权益纠纷可以约定提交给争议有实际联系地点的外国法院管辖或者提交仲裁，同时通过采取保全措施法院也可以获得管辖权。

3.3. 可以在损害后果不具有可预见性时拒绝管辖

通过对大陆法系和英美法系不同国家立法管辖权的梳理，对于船舶碰撞可以发现英美法系注重有效原则并开始尝试扩大长臂管辖的适用范围，而大陆法系则注重属地原则，并辅以船籍港或船舶登记地连接点。我国大陆地区的法律规定十分丰富，有侵权行为实施地、侵权结果发生地、碰撞发生地、碰撞船舶最先到达地、加害船舶被扣留地、被告住所地、船籍港所在地、采取保全措施地法院、协议选择外国法院或仲裁管辖共九处连接点，可谓是对侵权行为连接点的进一步细化与扩大。但问题在于，当一个案件的损害后果涉及我国时，是否必须都管才是最好的选择？损害后果的可预见性在我国已于违约损害赔偿责任的限制方面得到适用，但是对于管辖权的拒绝行使，尤其是在海事的船舶碰撞领域，并未出现。甚至在侵权法领域都鲜有耳闻[5]。

船舶碰撞的特点在于，其对公共政策和公共利益的涉及极少，大多是财产赔偿，没有必要全部强制管辖。我国立法其实已经赞同了此种意见，因为已经在立法中规定出特定情况下协议他国法院或仲裁机构管辖。但除此之外，如果我国是因为船舶碰撞的偶然的、意料之外的损害结果发生在我国境内从而以“侵权行为地”进行管辖，是否合适？不可否认的是，从上述他国立法和司法的管辖权中可以发现，英美法系的长臂管辖和大陆法系的建立船籍港、登记地等虚拟连接点的做法都是在积极扩张自己的管辖权，但是据美国联邦最高法院在“环球大众汽车公司诉伍德森案”的判决证明了他们仍然是考虑了可预见性原则的。¹³假如A国船舶与B国船舶在中国海域碰撞，但是碰撞后直接开到了C国并在C国停靠，C国为最先到达地。在这种情况下，涉事船舶不属于中国，船舶也未停靠在中国，损害结果发生在中国是纯属偶然，可能仅仅是因为追尾恰巧发生在中国海域。如果当事人没有协议选择由中国管辖，整体来看其实中国与此案件并没有物质上的有效联系。借鉴英美法系有效原则的经验，中国法院实际上很难进行有效管辖和执行。即使当事人一方向中国法院起诉，其效果也微乎其微。更何况他国法院很可能颁发禁诉令，阻止中国法院的判决在他国得到承认和执行，损害中国法院的威信，并且在中国法院起诉的当事人也可能会因为违反禁诉令而在船舶所在地或其他国家遭到更多的惩罚。由此可见，中国应当在立法或司法中考虑，在损害后果不具有可预见性时拒绝管辖。

3.4. 可预见性原则是对不方便法院原则的进一步细化

虽然法院可以援引不方便原则撤销原告在本院的诉讼，但是不方便原则有许多缺点，最主要的缺点就是其不确定性太大。刘卫翔和郑自文认为，由于不方便法院原则在法律上没有具体规定，仅靠法官裁量可能会导致法官权力的过分扩大，甚至违背法律的精神，危害司法公正[6]。与此相反，适用可预见性原则的不确定性则较少。因此，可预见性原则的引进不仅不与不方便法院原则冲突，反而是辅佐不方便法院原则，比不方便法院原则更容易掌握。

具体而言，不方便法院原则中的“不方便”一词所涉及的考量因素过多，这会导致法院在考虑不方便法院原则时，难以把握最重要的核心考量要素，极易导致裁判的不统一和不一致。不可预见原则则仅指侵权损害结果的不可预见性，使得法官在遇到涉外海事船舶碰撞时，可以首先关注到碰撞的损害结果

¹³See World-Wide Volkswagen Corp. v. Woodson, 444 U.S. 286 (1980).

这一联系因素。此外，对于什么是“可预见性”的判断，要比“不方便”一词更加容易确定。根据一般人的认知水平，很难判断出什么是“不方便”，因为对法院而言是否是“方便”往往要结合政策、当时社会现状来具体判断。而对于判断是否“可预见”，则简单的多。在一般人的认知水平内，就是“可预见”；超出一般人的认知水平的，就是“不可预见”。对于什么是“一般人的认知水平”，法官会在办案中经常涉及，因为许多的立法都涉及了“一般人的认知水平”这一逻辑，使得法官对此十分熟悉，因而很容易评判。从这一角度看，可预见性原则比不方便法院原则更加具体、考虑的因素更少，因此更容易衡量。是故对于可预见性原则在管辖领域的引入，即在损害后果不具有可预见性时拒绝管辖，是具有可行性和合理性的。

4. 结论

总的来说，可预见性原则在我国立法当中的普及程度并不高，在海事侵权领域几乎没有涉及。由于侵权行为可能由于意外导致，且船舶的快速移动与经济全球化使得船舶碰撞往往与不同国家或地区产生联系，这就使得在一些情形下形式上的管辖权其实没有实质上的意义。是故可以考虑在船舶碰撞领域引入可预见性原则。党的十八大以来，以习近平同志为核心的党中央高度重视涉外法治工作，党的二十大报告提出要加强国际传播能力建设，全面提升国际传播效能，形成同我国综合国力和国际地位相匹配的国际话语权。“国际话语权”要争取，但并非盲目争取，否则只会耗费大量司法资源并造成更加剧烈的管辖权冲突。从某种程度上讲，可预见性原则向我们展示了更为合理的管辖权分配原则与更为友好的国家形象，并为打造更为和谐的国际社会环境提供可能。

参考文献

- [1] 李双元, 欧福永. 国际民商事诉讼程序研究[M]. 武汉: 武汉大学出版社, 2016.
- [2] 李双元, 谢石松, 欧福永. 国际民事诉讼法概论[M]. 武汉: 武汉大学出版社, 2016.
- [3] 贺万忠. 国际海事诉讼管辖权问题研究[M]. 北京: 世界知识出版社, 2008.
- [4] Heath, M., 谭传俊, 李红玉. 香港的海事审判管辖权[J]. 中国海商法年刊, 2005: 143-152.
- [5] 潘俊. 英美侵权法可预见性规则之溯源、概念与逻辑[J]. 法治研究, 2018(5): 105-115.
- [6] 刘卫翔, 郑自文. 国际民事诉讼中“不方便法院”原则论[J]. 法学评论, 1997(4): 46-50.